

Boletín Oficial

DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

Se publica los martes, jueves y sábados de cada semana.—Se suscribe en la imprenta de D. Casero Paz y Hermano, Fuente del Rey número 6 á 20 rs. trimestre para esta capital, y 29 para fuera franco de porte por trimestres adelantados.—Números sueltos á 12 cuartos el pliego.

PARTE OFICIAL

PRIMERA SECCION.

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.

S. M. la Reina, nuestra Señora (Q. D. G.) y su augusta Real Familia continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

SEGUNDA SECCION.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA.

SECCION DE FOMENTO.

CIRCULAR NÚMERO 488.

Se publica el anuncio y demás documentos relativos á la nueva subasta del ferro-carril de Orense á Vigo.

En la Gaceta de Madrid del día 4 del mes actual se hallan publicados una Real orden de fecha 29 de noviembre último, aceptando la proposición presentada por D. Juan Florez y garantida con el correspondiente depósito, para tomar á su cargo la concesión de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, y el anuncio señalando el día 2 de marzo próximo para la subasta de dichas obras con todos los documentos á ella relativos. En su vista, y comprendiendo el inmenso interés que ofrece asunto de tanta importancia para esta provincia, he dispuesto se inserten desde luego dichos documentos en este periódico oficial como se hace á continuación para conocimiento y satisfac-

ción de todos los habitantes de la misma.

Orense 8 de diciembre de 1862.—Francisco Javier Camaño.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Ferro-carriles.—Concesiones, subvenciones y condiciones.

El Sr. S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado admitir la proposición presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar á su cargo la concesión de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, con arreglo al proyecto aprobado y relación del material que podrá importarse de extranjero libre de derechos, que forma parte de él, y el pliego de condiciones, particularmente y tarifa de precios máximos de peaje y transporte, aprobadas por Real orden de esta fecha y aceptadas por dicho Florez, disponiendo que se anuncie por el término de tres meses la subasta para la adjudicación de la seccion de Orense á Vigo sobre la base de la referida proposición.

De Real orden lo digo á V. I. para los efectos correspondientes. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 29 de noviembre de 1862.—Vega de Armijo.—Sr. Director general de Obras públicas.

SUBASTA PARA LA CONCESION DEL FERRO-CARRIL DE ORENSE A VIGO.

En virtud de lo dispuesto por Real orden de esta fecha, la Direccion general ha señalado el día 2 de marzo próximo, y la hora de una de su tarde, para efectuar en el Ministerio de Fomento (donde desde hoy se hallará de manifiesto el correspondiente proyecto) la subasta de concesión de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, cuya longitud es de 126 kilómetros y 421 metros.

La subasta se celebrará con sujeción á lo prescrito por Real decreto de 27 de febrero de 1852 é instruccion para su cumplimiento de 18 de marzo del mismo año, debiendo por consiguiente presentarse las proposiciones en pliegos cerrados, arreglados exactamente al modelo adjunto, y acompañada cada una del documento que acredite haberse consignado en garantía de ella 1,330,807.70 reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al tipo que para este objeto les está asignado por las disposiciones vi-

gentes, y los que no le tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día anterior inmediato al de la subasta.

El adjudicatario de la concesión satisfará en el término de un mes, contado desde la fecha de la adjudicación, al dueño del proyecto la cantidad de 796,455 reales y 44 céntimos, á que ascienden el importe de su tasación pericial y el de 20 por 100 de esta.

Debiendo servir de base para la subasta la proposición presentada y garantida con el correspondiente depósito por D. Juan Florez de tomar la concesión con la subvención asignada por la ley de 5 de junio de 1859, la licitación versará sobre la reducción de los 66.939,627.75 reales vellón á que asciende dicha subvención por todo el trayecto de Orense á Vigo, para el que únicamente se harán proposiciones, y no para una parte ó porción de él, no admitiéndose ninguna que no mejore por lo menos en 60,000 reales la de Florez.

Si con arreglo á esto resultaren luego una ó mas proposiciones iguales á la mas ventajosa, se procederá en el acto del remate, y solamente entre sus autores, á nueva licitación abierta en la forma prescrita en la instruccion citada, debiendo ser la primera mejora por lo menos de 2,000 reales y las demás á voluntad de los licitadores, con tal que no baje de 1,000 rs. cada puja.

Solo en el caso de renunciar totalmente la subvención, podrán los licitadores proponer rebajo en el número de años que ha de durar la concesión; pero no se admitirán proposiciones que no comprendan uno ó mas años completos.

Madrid 29 de noviembre de 1862.—El Director general, Ibarrola.

Modelo de proposición.

D. N. N., vecino de..., enterado del anuncio publicado en la Gaceta de..., de las leyes y disposiciones que expresan los requisitos exigidos para la adjudicación en pública subasta de la seccion del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, de 126 kilómetros y 421 metros de longitud, subvencionada con 66.939,627.75 reales, se obliga á tomar á su cargo la concesión de dicha seccion, dándole el Estado como subvención por toda ella la cantidad de... (aquí la proposición que se haga, reduciendo por lo menos en 60,000 reales los 66.939,627.75 rs. vn. fijados como tipo de la subasta), ó se obliga á tomar á su cargo la concesión de dicha seccion con estricta sujeción á las condiciones y demás disposiciones referidas, renunciando la subvención total ofrecida, y redu-

ciendo el número de años de la concesión á... (aquí se expresará en años completos la duración de la concesión, reduciendo lisa y llanamente los 99 años por que se anuncia.)

LEYES RELATIVAS Á LA CONCESION DE ESTE FERRO-CARRIL.

Ley de 21 de abril de 1858.

Artículo 1.º El Gobierno adjudicará en subasta pública, y con sujeción á la ley general de ferro-carriles, la línea de primer orden, que empalmando en Palencia con la de San Isidro de Dueñas á Alar, pase por Leon, entre en Galicia por el puente de Domingo Florez y en Monforte, ó donde los estudios lo aconsejen, se bifurque para terminar en los puertos de la Coruña y Vigo.

Se considerará como parte de esta línea la que arrancando de ella vaya á terminar en el puerto de Asturias, cuya preferencia determinen los estudios posteriores, y la que partiendo de Medina del Campo y pasando por la Nava del Rey y Toro, termine en la ciudad de Zamora.

Art. 2.º La concesión de este ferro-carril consistirá en el aprovechamiento de los productos de su explotación por espacio de 99 años, con arreglo á la tarifa máxima que se acompaña, y con sujeción á lo prescrito en el art. 33 de la ley general de ferro-carriles.

Art. 3.º La parte de la línea comprendida entre Palencia y la Coruña se dividirá en las secciones siguientes:

- 1.ª De Palencia á Leon.
- 2.ª De Leon á Ponferrada.
- 3.ª De Ponferrada á Quiroga.
- 4.ª De Quiroga á Lugo.
- 5.ª De Lugo á la Coruña.

Art. 4.º Se procederá desde luego á publicar la subasta del camino para la adjudicación de las secciones primera, segunda, tercera y quinta de los estudios ya aprobados, quedando la cuarta para cuando concluidos los de la línea de Vigo, se saquen á subasta sus secciones.

Art. 5.º El Gobierno adoptará las disposiciones necesarias para que en el término de un año se forme el proyecto de la parte comprendida entre el punto de bifurcación y Vigo. Aprobado que sea este proyecto, se anunciará la subasta para la adjudicación de la línea, con arreglo á lo dispuesto en el art. 10 de la ley general de ferro-carriles, dividiéndola en las secciones que aparezcan mas convenientes. En iguales términos se verificará el anuncio de la subasta para las líneas de Asturias y Zamora, cuyos estu-

los han de quedar en la misma época.

Art. 6.º El Estado auxiliará la construcción de la parte comprendida entre Palencia y la Coruña con una subvención directa y en metálico, que se aplicará á las diversas secciones en la forma siguiente:

Primera sección. 100,000 rs. por kilómetro.
Segunda sección. 50,000
Tercera sección. 40,000
Cuarta sección. 30,000
Quinta sección. 30,000

Art. 7.º El Gobierno determinará la subvención con que el Estado debe también auxiliar la construcción de las líneas de Vigo, Asturias y Zamora tan pronto como estén terminados los respectivos estudios, teniendo en cuenta su presupuesto, los productos probables de la explotación y el interés de los capitales invertidos, que deberá ser igual al que sirvió de base para determinar la subvención asignada en el artículo anterior á cada una de las secciones en la línea de la Coruña.

Art. 8.º Todas las subastas se verificarán conforme á lo dispuesto en la ley general de ferro-carriles de 5 de junio de 1855 y al Real decreto de 27 de febrero de 1852 sobre contratación de servicios públicos y girarán sobre rebaja en el importe de la subvención total asignada para cada una de las secciones.

Art. 9.º Para el abono de la subvención se dividirá cada sección en el número de trozos que aparezcan convenientes; y hecho esto, se distribuirá en tres partes iguales: la primera se abonará terminada la explotación de cada trozo, la segunda después de ser hecha la vía, y la tercera al entregarse al tráfico.

Art. 10.º La subvención total será satisfecha directamente por el Estado á quien reintegrará la tercera parte de su importe las provincias que la línea atraviese. Este reintegro se verificará por anualidades, incluyendo cada provincia como gasto obligatorio en su presupuesto anual lo que correspondiera por la cantidad que el Gobierno haya tenido que abonar en el anterior, atendida la forma de pago que se adopte.

Art. 11.º Los cupos de este reintegro entre las provincias se fijarán en proporción de la subvención que haya de abonarse por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.

Art. 12.º Para cubrir la cuota que correspondiera á cada provincia, las Diputaciones provinciales harán el reparto entre los pueblos más directamente interesados en proporción de su riqueza por los cupos de las mismas contribuciones.

Art. 13.º El Gobierno publicará los pliegos de condiciones para el otorgamiento de la concesión, estableciendo los plazos en que deba terminarse la construcción de cada una de las secciones, y el progreso sucesivo que las obras han de tener cada una.

Ley de 5 de junio de 1859.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y a Constitución de la Monarquía española Reina de las Españas. A todos los que las presentes vieren y entendieren, salud: que las Cortes han decretado y Nos sancionado la siguiente ley modificadora del 6.º de la de 21 de abril de 1855 sobre concesión de los ferro-carriles de Palencia á la Coruña y otros.

Artículo único. El Estado auxiliará la construcción de estas líneas con una subvención directa y en metálico, en su cuantía en obligaciones de ferro-carriles proporcional al presupuesto de ellas en la misma razón que tiene con el suyo respectivo la concedida para la línea de

Ciudad Real á Badajoz por la ley de 27 de abril de 1859.

Pliego de condiciones particulares para la concesión de la sección del ferro carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo.

1.º La empresa se obliga á ejecutar á su costa todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro carril, que partiendo de Orense, vaya á terminar en Vigo.

2.º Este camino arrancará de Orense, y se dirigirá por Rivadavia, Elgueiros, Quintela, Arvo, las Nieves, Salvatierra, Tuy, Portiño y Redondela á Vigo.

3.º Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto aprobado por Real orden de 23 de octubre de 1860. Este proyecto podrá sin embargo modificarse con aprobación del Gobierno.

4.º En el término de 15 días, contados desde el de la adjudicación, deberá completarse la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de 6,654,038.50 reales en metálico ó efectos de la Deuda pública al precio que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no le tuvieren al de su cotización en la Bolsa el día proximo anterior al en que se verifique el depósito no podrán participar.

5.º La empresa pagará en el preciso término de un mes, contado desde la adjudicación de la subasta, á los dueños del proyecto de esta línea, la cantidad de 796,435.41 pesetas, que equivale al importe de su tasación pericial, y el del 20 por 100 de ésta, con arreglo al artículo 10 de la ley general de 3 de junio de 1855 y Real orden de 31 de marzo de 1854.

6.º La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de concesión, y tenerle enteramente concluido y dispuesto para la explotación á los cinco años, contados desde la misma fecha.

7.º En cada uno de los cinco años fijados para la construcción de este ferro-carril deberá la empresa ejecutar obras y acopiar materiales sobre la zona del camino, cuando muchos por el importe y en las proporciones siguientes: el primer año del 10 por 100 del presupuesto total; el segundo del 15 por 100; el tercero del 20 por 100; el cuarto del 25; y el quinto del 30 por 100 restante.

8.º La explotación y obras de fábrica se construirán para una sola vía con los apartaderos que indica el proyecto aprobado, los perfiles de la explotación y obras de fábrica serán los fijados en dicho proyecto, en sus los dos, y en el 9.º.

9.º Se establecerán estaciones con sujeción al proyecto aprobado, en Barbanles, Rivadavia, Elgueiros, Quintela, Arvo, las Nieves, Salvatierra, Tuy, Portiño, Redondela y Vigo. Queda autorizada la empresa para establecer otras estaciones provisionales en Orense hasta que se constituya la que al marcar el proyecto de la sección de Monforte á Orense, No podrá establecer mas estaciones ó variar la situación de las ya indicadas sin autorización del Gobierno; pero este se reserva la facultad de obligarla á situarlas donde lo tenga por conveniente, y aumentar su número.

10.º El material móvil será: como mínimo para toda la línea, como sigue:

Diez locomotoras para viajeros.
Doce idem para mercancías.
Diez coches de primera clase.
Veinte idem de segunda.
Doce idem mistos de primera y segunda.
Cuarenta idem de tercera.
Veinticuatro idem mistos de segunda y tercera.

Diez furgones para equipajes.
Sesenta wagones cubiertos para mercancías.

Cuarenta idem descubiertos de bordes altos.

Sesenta idem descubiertos de bordes bajos.

Diez y seis establos para ganados.

Cuatro cuadras para caballerías.

Seis trucks.

Veinte frenos con casillas.

Veinte idem sin idem.

Material de repuesto de locomotoras y carruajes.

11. Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

12. Los coches de viajeros serán de tres clases y todos estarán suspendidos sobre muelles, y tendrán asientos. Los de primera clase estarán guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; años y otros estarán cerrados con cristales; los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear coches que li ven en el presente separado mas de una clase de viajeros, podrá también emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

13. La empresa usará en los trenes de viajeros del freno Castellvi mientras no se demuestre que haya otro que reúna mejores condiciones, con arreglo á lo dispuesto por Real orden de 4 de junio de 1862.

14. La empresa deberá establecer y conservar á sus expensas y constantemente en buen estado, durante el tiempo de la concesión, un telégrafo eléctrico para el servicio público con el número de hilos que se le exija desde Monforte hasta cuatro inclusive, teniendo los postes dispuestos para recibir los demás que creas conveniente establecer la Administración para el mismo objeto á expensas del Estado, sin perjuicio de los que coloque además la misma empresa para el servicio especial de la línea.

Al aprobarse los proyectos de las estaciones, se designará el local que deberá ceder la empresa gratuitamente para el servicio del telégrafo del Gobierno.

15. Abonado esta sección con arreglo á la ley de 5 de junio de 1859, la subvención de 66,939,627 rs y 75 céntimos, el Gobierno auxiliará á la empresa con la cantidad en metálico ó su equivalente en obligaciones del Estado por ferro-carriles en que resulte adjudicada la concesión en subasta pública.

16. La subvención total será directamente satisfecha por el Estado; pero las provincias que cruce el ferro-carril reintegrarán al Erario, anualmente, la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndola en proporción de la subvención abonada por la longitud de la línea comprendida en cada provincia y de su riqueza media por legua cuadrada, apreciada por los cupos de las contribuciones territorial, industrial y de consumo.

17. Para el abono de la subvención se dividirá la cantidad en que resulte adjudicada la subasta por el número de kilómetros en la sección, y hallada la correspondiente por kilómetros se dividirá asimismo entre las partes iguales, entregando la primera á la empresa al tener concluidas la explotación y obras de fábrica por trozos de cuatro kilómetros seguidos; la segunda al tener concluidos en la vía y la tercera al abrirlos al servicio público.

18. No podrá ponerse en explotación, el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorización del Gobierno en vista del acta del reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los Ingenieros inspectores, en que se declare que pueden comenzar la explotación.

19. Tampoco podrá la empresa emplear en la explotación ninguna locomotora ó carruaje ya sea recién construido ya después de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los inspectores del Gobierno.

20. Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases indicadas en el artículo 12 de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

21. La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno á propuesta de la empresa, así como la duración de los viajes.

22. La empresa queda obligada á poner á disposición del Gobierno gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de febrero de 1856, las secciones de carruajes necesarias para el transporte del correo en un tren, de ida y otro de vuelta diarios cuyas horas de salida y llegada se fijarán por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con el de la Gobernación, oyendo á la empresa.

23. La concesión de este ferro-carril se otorga por 99 años con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujeción á la ley general de 3 de junio de 1855 á las condiciones para su cumplimiento de 15 de febrero de 1856, y finalmente á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

24. La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno, con arreglo á la ley general de ferro-carriles, si el camino produjese mas del 15 por 100 del capital ántes invertido.

25. En los diez años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá el derecho de tener los productos líquidos del camino, y emplearlos en conservarlo si la empresa no llenase completamente esta obligación.

26. Se fija en 15 por 100 el límite de los productos que debe tomarse como base para la indemnización á la empresa en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocación de esta concesión, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de febrero de 1856.

27. La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid.

Si se faltase por la empresa á esta disposición, ó su representante se hallare ausente de Madrid, será válida toda notificación que se haga depositándola en la Secretaría del Gobierno de dicha provincia.

28. Para atender á los gastos que ocasionen las inspecciones del Gobierno, la empresa abonará anualmente desde el momento que estas se establezcan, la cantidad de 300 rs y 50 céntimos por kilómetro en construcción y la de 600 por kilómetro de los que se hallen en explotación, que deberá consignar por trimestres adelantados en las cajas del Tesoro público. Al aprobarse los proyectos de las estaciones se designará el local que en cada una ha de ceder la empresa gratuitamente para dichas inspecciones.

29. No se quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de junio de 1855, instrucción y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de febrero de 1856, y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general sobre caminos de hierro.

Aprobado por Real orden de 9 de noviembre de 1862. Vega de Anjos. Es copia. Ibarrola.

TARIFA de precios máximos de peaje y transporte para la sección del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo.

POR CABEZA Y KILÓMETRO.

VIAJEROS.

Carruajes de primera clase.....	0	28	0	42	0	70
Idem de segunda.....	0	20	0	30	0	50
Idem de tercera.....	0	12	0	18	0	30

GANADOS.

Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.....	0	28	0	42	0	70
Ferros y cerdos.....	0	10	0	05	0	15
Corderos, ovejas y cabras.....	0	05	0	05	0	10

POR TONELADA Y KILÓMETRO.

PISCADOS.

Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.....	1	15	0	75	1	90
---	---	----	---	----	---	----

MERCADERÍAS.

Primera clase: Fundicion moldeada, hierro y plomo, cobre y otros metales labrados o en bruto, vinagres, vinos, bebidas espirituosas, aceites, algodones, lanas, maderas de canisteria, azúcares, café, especias, drogas, generos coloniales y efectos manufacturados.....	0	40	0	25	0	65
Segunda clase: Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coke, carbon de piedra, leña, tablas, madera de carpinteria, mármol en bruto, silleria, betunes, fundicion en bruto, hierro en barra ó palastro, plomo en galapagos.....	0	30	0	25	0	55
Tercera clase: Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arenas, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construccion y conservacion de las carreteras.....	0	25	0	25	0	50

DE OBJETOS DIVERSOS.

Wagon, cualquier otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y cualquier locomotora que no arrastra convoy.....

Todo wagon ó carruaje cuyo cargamento en viajeros ó mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirian estos mismos carruajes vacíos, se considerará como si estuviera vacío.

Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros, ó ya de mercancías, no produzca un peaje igual al que produciria la máquina con su tender.

POR PISAZA Y KILÓMETRO.

Carruajes de dos ó cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta.....	0	55	0	44	0	99
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior.....	0	70	0	50	1	20

En este caso, los pasajeros podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos: los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.

Disposiciones generales que han de observarse en la percepcion de los derechos de esta tarifa:

- La percepcion será por kilómetro, sin tener en consideracion las fracciones de distancia, de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.
- Las mercancías de 1 000 kilogramos, y las fracciones de tonelada excedentes de 10 en 10 kilogramos.
- Las mercancías que á peticion de la empresa se remuevan por transporte

- La percepcion de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la empresa conceda rebajas en estos precios á uno ó á muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reduccion hecha para todos en general, quedando sujeta á las reglas establecidas para las demas rebajas. Las reducciones hechas á favor de indigentes no estarán sujetas á la disposicion anterior.

La empresa podrá, en cualquier tiempo, reducir los precios fijados en esta tarifa; pero, habiéndose de anunciar las reducciones con quince dias de anticipacion al en que han de comenzar á regir, dará conocimiento de ellas al Gobierno un mes antes para que sean examinadas y publicadas con las formalidades debidas. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

5.º Todo viajero cuyo equipaje no exceda de 50 kilogramos, solo pagará el precio de su asiento.

6.º Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos, como de la clase con que tengan mas analogia.

7.º Los precios de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

Primero. A todo carruaje que con su cargamento pese mas de 4,500 kilogramos.

Segundo. A toda masa indivisible que pese mas de 3,000 kilogramos.

Sin embargo, la empresa no podrá rehusar la circulacion y el transporte de estos objetos, pero cobrará la mitad mas por peaje y transporte.

La empresa no tendrá obligacion de transportar masas indivisibles que pesen mas de 5,000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen mas de 8,000 kilogramos, exceptuándose de esta disposicion las locomotoras.

Si la empresa consiente el paso de estas masas indivisibles ó carruajes, tendrá obligacion de conducirlos á cubiertas durante dos meses á todos los que lo pidan.

8.º Tampoco se aplicarán los precios fijados en la tarifa:

Primero. A todos los objetos que no estando expresados en ella no pesen bajo el volumen de un metro cúbico, 125 kilogramos.

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas ó labrados; al plaqué de oro ó de plata; al mercurio y á la platina; á las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general, á todo paquete, bala ó excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas mas de 50 kilogramos, en objetos de una misma naturaleza, remasados á la vez y por una misma persona aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno á propuesta de la empresa.

Pasando de 50 kilogramos el precio de una bala, será 0,50 rs. vn. por kilómetro, sin que pueda bajar de 2 rs. cualquiera que sea la distancia recorrida.

En virtud de la percepcion de derechos y precios de esta tarifa, y salvadas las excepciones anotadas mas adelante, la empresa se obliga á ejecutar con exactitud, exactitud y con la velocidad estipulada el transporte de viajeros. Los

animales, vehículos y mercaderías de cualquier especie serán transportados en el orden de su número de registro.

1.º Los gastos de carga y descarga, así como los de almacenaje en las estaciones y aparcaderos del ferro-carril, se fijarán anualmente por el Gobierno oyendo á la empresa, no pasando en ningún caso de 2,50 reales por tonelada de carga, y 2,50 los de descarga.

11.º La empresa facilitará los trenes especiales que se le soliciten con arreglo á las disposiciones que rijan sobre este particular.

12.º Los que mandan ó reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por si mismos y á sus expensas la comision de sus mercaderías y el transporte de estas desde sus almacenes al camino de hierro y vice-versa, sin que por eso la empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposicion 9.º

13.º En el caso de que la empresa hiciese algun convenio para la comision y transporte de que se habla anteriormente con uno ó muchos de los que remexasen, tendrá que hacer lo mismo con todos los que lo pidan.

14.º Serán conducidos gratuitamente en carruajes de primera clase los Oficiales de la Guardia civil, y en los de tercera, todos los demás individuos de este cuerpo, siempre que unos y otros viajen en comision del servicio que les está encomendado.

Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio ó para acudir á sus hogares despues de licenciados, y lo acrediten con sus pasaportes, no pagarán por si y sus equipajes mas que la mitad del precio de tarifa. Solo disfrutarán de esta ventaja los individuos del ejército y armada, pero no podrá reclamarla ningun otro, aunque tenga fuero militar ó pertenezca á las Administraciones militares. Los militares y marinos que viajen en cuerpo, no pagarán mas que la cuarta parte de la tarifa por si y sus equipajes.

Si el Gobierno necesitase dirigir tropas ó material militar ó naval por el camino de hierro, la empresa podrá inmediatamente, á su disposicion, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotacion del camino. Los Ingenieros y agentes del Gobierno destinados á la inspeccion y vigilancia del camino de hierro serán transportados gratuitamente en los carruajes de la empresa así como tambien los empleados encargados de las líneas telegraficas del Estado.

Aprobada por Real orden de 29 de noviembre de 1862. — Vega de Armijo.

Es copia. — Ibarrola. En cumplimiento de lo dispuesto por Real orden de esta fecha, declaro que acepto en todas sus partes el pliego de condiciones particulares y la tarifa de precios máximos de peaje y transporte que preceden como consecuencia de la proposicion que ha presentado al Gobierno de S. M. en 25 del corriente.

Madrid 29 de noviembre de 1862. — Juan Florez. — Es copia. — Ibarrola.

RELACION del material que podrá importarse del extranjero para la construccion y establecimiento de la sección del ferro-carril de Monforte á Vigo, comprendida entre Orense y Vigo, con opcion á la exencion de derechos que prescribe el art. 20, párrafo 5.º de la ley general de 3 de junio de 1855.

Núm. de orden	Número de objetos ó pesa.	ESPECIOS.	Valor de la unidad. Rs. vn.	TOTAL. Rs. vn.
1	1	MATERIAL PARA REPLANTEOS, ESTUDIOS, &c.		
2	4	Teodolitos con sus tripodes.	4,000	16,000
3	7	Niveles de aire con idem.	5,000	35,000
4	3	Seccion 1.ª	700	2,100

4	1	Esclímetros.	1,200	4,000
5	80	Cintas.	100	8,000
6	51	Cadenas.	100	40,200
7	2	Pantógrafos.	1,500	5,000
8	7	Transportadores.	500	5,500
9	44	Miras.	500	13,200
10	37	Esquemas de dibujo.	400	14,000
11	111	Doradas de lapiceros.	20	2,220
12	140	Cajas de plumas.	10	1,480
13	296	Porta plumas.	1	296
14	57	Cortaplumas y raspadores.	15	555
15	41	Barras de tinta de China.	30	1,320
16	74	Tuétiles.	5	370
17	11	Cajas de colores de la miel.	100	1,500
18	518	Goma para borrar lápiz y tinta.	2	1,050
19	41	Hojas metálicas.	200	2,200
20	22	Cajas de chinches.	75	1,650
21	111	Rollos de papel cuadrado de 100 metros.	600	66,600
22	5,700	Hojas de papel fino de dibujo.	5	18,500
23	5,920	Metros de papel-tela.	4	23,680
24	55	Resmas de papel para escribir, de varias clases.	100	5,500
25	18	Juegos de plantillas de curvas.	500	5,500
26	111	Libros rayados para el campo, oficinas &c.	40	4,440

MATERIAL PARA LA CONSTRUCCION.

27	6,660	Zapapicos.	25	166,500
28	5,920	Azadones.	25	148,000
29	5,920	Palos.	30	177,600
30	57	Ereguas portátiles.	1,000	57,000
31	57	Ayunquos.	400	14,800
32	55,500	Metros de ancha para barrenos.	1	55,500
33	2,960	Carretillas y ruedas para id.	60	177,600
34	740	Toneladas de carriles para via provisional, con sus cojinetes, clavazón &c.	700	518,000
35	570	Wagones para transporte de tierras con todos sus accesorios.	5,000	1,110,000
36	44	Toneladas de graso para los mismos.	6,000	264,000
37	89	Pares de ruedas de repuesto para los mismos con sus ejes.	1,000	89,000
38	4	Aparatos de sondeo.	2,000	8,000
39	57	Bombas para agotamientos.	7,000	259,000
40	7	Martinetes para clavar pilotes, con sus tornos, martillos &c.	10,000	70,000
41	9	Máquinas de vapor locomóviles.	6,000	54,000
42	9	Grúas.	30,000	580,000
43	44	Tornos con juegos de trócleas.	3,000	132,000
44	44	Gatos de hierro de doble movimiento.	1,000	44,000
45	44	Idem de movimiento sencillo.	600	26,400
46	222	Toneladas de hierro forjado en barras de diferentes clases y dimensiones.	1,000	222,000
47	222	Idem de id. fundido en lingotes para diferentes usos.	600	153,200
48	59	Id. de acero para composición de herramientas.	4,500	265,500
49	44	Id. de p.omo.	2,100	92,400
50	57	Id. de clavazón y tornillaje de diferentes tamaños.	2,000	74,000
51	?	Útiles y herramientas diversas.	140,000	140,000
52	2,220	Toneladas de carbon de piedra.	160	555,200
53	2,220	Id. de coke.	200	444,200

MATERIAL PARA PUENTES, ESTACIONES Y CASILLAS.

54	1,500	Metros lineales de tramo de palastro para puentes y viaductos.	5,000,000
55	14,800	Idem cuadrados de armadura de palastro ondulado y galvanizado para cubiertas de edificios con columnas, claraboyas y todos sus accesorios.	1,480,000
56	740	Idem lineales de canal de plomo para las aguas.	29,600
57	570	Idem de tubos para bajadas.	7,400
58	220	Piezas de papel pintado.	53,000
59	11	Relojes de diferentes clases para las estaciones.	22,000
60	75	Idem para las casas de guarda.	37,500
61	5	Basculas para pesar wagones cargados.	50,000
62	42	Idem para pesar equipajes.	60,000
63	120	Lamparas para los guardas.	6,000
64	57	Idem quinqués &c. para las estaciones.	18,500
65	120	Juegos de armameptos, cárteras &c. para los guardas.	56,000

MATERIAL PARA LA VIA Y TALLERES.

66	158,984	Traviesas.	47	2,702,728
67	10,129	Toneladas de barra-carriles de 368 kilogramos por metro lineal con el 1 por 100 por roturas &c.	900	9,116,400
68	510	Idem de placas para las juntas de los carriles (6,7 kilogramos de peso) con el 1 por 100 por roturas &c.	1,500	405,000
69	153	Idem de cobillas núm. 1, con el 5 por 100 por roturas &c.	1,500	1,995,000
70	56	Idem de tornillos núm. 2, con el 5 por 100 por roturas &c.	2,400	134,400
71	94	Idem de tornillos núm. 3, con igual aumento.	1,900	178,600
72	98	Idem de tornillos núm. 4, con igual aumento.	2,200	218,600
73	57	Cambios de via y cruzamientos.	5,500	129,500
74	1	Plataforma para maquina con tender.	45,000	45,000

75	1	Idem id. sin tender.	22,000	22,000
76	25	Idem para carruajes.	14,000	352,000
77	2	Carríos volantes para locomotoras.	21,000	42,000
78	3	Idem para carruajes.	15,000	45,000
79	12	Grúas hidráulicas.	5,500	66,000
80	5	Bombas para extraer agua.	6,000	50,000
81	3	Estanques de poliestro para depósitos de 50 metros cúbicos.	16,000	40,000
82	1	Idem para depósitos de 100 metros cúbicos.	30,000	60,000
83	3	Grúas para cargar hasta cinco toneladas.	10,000	30,000
84	2	Idem id. hasta 10 toneladas.	20,000	40,000
85	3	Prensas para encubar carriles.	5,500	10,500
86	3	Idem para cortar.	1,000	3,000
87	1	Máquina de vapor para los talleres.	50,000	50,000
88	?	Máquinas, útiles y herramientas para los talleres de reparación.	1,400,000	
89	1	Máquina para hacer billetes.	10,000	10,000
90	12	Idem para señalar el día y hora.	500	6,000
91	12	Armarios para billetes.	800	9,600
92	2,220	Metros de tubo de hierro fundido y forjado.	40	88,800
93	54	Discos de señales.	2,500	85,000

MATERIAL MÓVIL.

94	10	Locomotoras para viajeros.	500,000	5,000,000
95	12	Idem para mercancías.	540,000	4,080,000
96	10	Coches de primera clase.	45,000	450,000
97	12	Idem mistos de primera y segunda.	40,000	480,000
98	20	Idem de segunda.	55,000	700,000
99	24	Idem mistos de segunda y tercera.	30,000	720,000
100	40	Coches de tercera.	25,000	1,000,000
101	10	Furgones para equipajes.	27,000	270,000
102	60	Wagones cubiertos para mercancías.	14,000	840,000
103	40	Idem descubiertos de bordes altos.	10,500	420,000
104	60	Idem descubiertos de bordes bajos.	9,000	540,000
105	16	Establos para ganados.	12,000	192,000
106	4	Cuadras para caballos.	16,000	64,000
107	6	Trucks.	10,000	60,000
108	20	Frenos con casillas.	3,500	70,000
109	20	Idem sin casillas.	2,500	50,000
110	?	Material de repuesto de locomotoras y carruajes.	776,160	

TELEGRAFO ELECTRICO.

111	?	Aparatos, alambres &c. para uno de tres hilos.	442,470	
-----	---	--	---------	--

RESUMEN.

Reales cillon.

Material para replanteos, estudios &c.	234,147
Idem para la construccion	4,415,700
Idem para puentes, estaciones y casillas.	6,780,000
Idem para la via y talleres	17,396,828
Idem móvil.	13,712,160
Telegrafo eléctrico.	442,470

Total 43,011,305

Aprobada por Real orden de 23 de octubre de 1860.—Corvera.—Es copia.—Ibarrola.

Continúa la lista de suscritores a la empresa que representa D. Juan Florez, para la construccion y explotacion del ferro-carril de Vigo a Orense, o en su caso de esta capital a Monforte.

Ayuntamientos de

Allariz.
Nogueira de Ramuin.
Oimbra.

Nora. En la lista anterior núm. 144 fué incluido por equivocacion el Ayuntamiento de Canedo.

Suscritores particulares del distrito municipal de Orense.

Sres. D. Francisco Antonio Blanco
Segundo Perez.
Gregorio Vieito.
Francisco Rey.
Francisco Perez.
Ramon Maria Vasmonde.

José Gomez Novoa.
Juan V. Guerra.
Honorato R. Quiroga.
Manuel de Velasco.
Ignacio Anta.
Camilo Amor.
Agustin Pidal.
José Alvarez.
Segundo Perez.
Ignacio Perez y Diaz.
José Benito Garcia.
Severiano Gutierrez.
Prieto y Hermano.
Manuel de la Torre.
Guillermo Moreiro.
Juan Manuel Mosquera.
Manuel Lorit.
Roque Palido.

Idem del distrito de Puentevedra.

Sr. D. Nicolás Martinez.

(Se continuará.)

IMPRENTA DE D. CESAREO PAZ Y H.